

川崎港 東扇島～水江町地区臨港道路整備

ロジスティクス機能の集積が進み首都圏の物流拠点としても重要な役割を担っている東扇島と内陸部とを結ぶ貨物流動の分散化が図られ、首都圏の生活と産業を支える物流の動脈としての機能が見込まれるとともに、発災時には、基幹的広域防災拠と結ぶ緊急物資輸送や就労者等の避難に役立ち、首都圏の防災機能の強化が見込まれる。

Without時



- ・ 輸送費用 4,482.2億円/年 (R13年)
- ・ 輸送時間費用 22,872.8億円/年 (R13年)
- ・ 事故損失額 756.0億円/年 (R13年)

国土地理院の電子国土Webシステムから提供されたものである。

With時



- ・ 輸送費用 4,469.7億円/年 (R13年)
- ・ 輸送時間費用 22,751.7億円/年 (R13年)
- ・ 事故損失額 755.1億円/年 (R13年)

- ・ 川崎港海底トンネル利用等の交通が新規道路へシフト
 - 輸送時間短縮、輸送コストが少なく
 - 交通混雑、環境負荷の改善
 - 事故発生確率が少なく

国土地理院の電子国土Webシステムから提供されたものである。

- 輸送費用便益 12.6億円/年
- 輸送時間費用便益 121.1億円/年
- 事故損失額削減便益 0.9億円/年

便益算定範囲(24区): 港・品川・大田、川崎・幸・中原・高津・多摩・宮前、鶴見・神奈川・西・中・南・保土ヶ谷・磯子・港北・戸塚・港南・旭・緑・栄・青葉・都筑

便益 134.6億円/年 (R13年)